

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ МОДЕЛЕЙ СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В ЕВРОПЕ

Европейский рынок транспорта и логистики претерпел в последнее время значительные изменения за счет увеличения количества стран-участниц, для которых актуальной становится разработка моделей национальных сетей логистических центров. В настоящее время отсутствует единый методологический подход к решению указанной проблемы, что обусловлено различием национальных подходов в вопросах развития транспортных инфраструктур. Исследование зарубежного опыта позволило выделить две наиболее часто встречающиеся модели.

Прежде всего, современный логистический центр рассматривается как комплекс, обеспечивающий весь спектр услуг по обслуживанию грузов: принятие, складирование, хранение, растаможивание; необходимые экспедиторские, страховые, юридические услуги. Доставка грузов «от двери до двери», с минимальными затратами и в сжатые сроки, по рассчитанному для каждого получателя оптимальному маршруту, с обеспечением надежной охраны на всем пути следования. В его инфраструктуру включен центр управления перевозками, современные склады, таможенные терминалы, перезагрузочные комплексы в порту, стоянки автотранспорта, парки отстоя вагонов, сортировочные станции, мотели, кемпинги и т.д. В некоторых европейских странах это называется «грузовая деревня» – комфортная, оснащенная всеми необходимыми видами профильной техники, с соблюдением экологических требований. Основной характеристикой европейских логистических центров такого типа является замкнутость всех звеньев транспортной цепи.

Среди важнейших факторов, оказывающих стимулирующее влияние на расширение операций ведущих логистических провайдеров, следует назвать следующие: 1) быстрые изменения предпочтений покупателей, их запросов относительно качества доставки продукции ведут к необходимости уменьшения сроков и объемов поставок, сокращения резервных запасов времени и материалов; 2) усиление интеграционных процессов между странами, в первую очередь, в условиях расширения ВТО, когда появилась возможность размещать производства в странах с более дешевой рабочей силой и меньшими ставками налогов, а развитие международной торговли открыло доступ к более дешевым ресурсам; 3) расширение Евросоюза и включение новых стран в трансъевропейские производственные, торговые и транспортные сети.

Как следствие, при общем мировом ВВП – около 30 трлн дол. США – в начале XXI века мировой прямой экспорт товаров превысил 6 трлн дол. США, а экспорт услуг – 1,7 трлн. В свою очередь, доля комплектующих изделий, поступающих из других стран в рамках международной кооперации, только в машиностроительной отрасли выросла с 19 % в 1980-е годы до 50 % – в на-

стоящее время, в том числе в Германии – 17 и соответственно 51 %, Англии – 24 и соответственно 49 %, Японии – 15 и соответственно 40 %, Франции – 21 и соответственно 48 %, Швеции – 14 и соответственно 45 %, Голландии – 27 и соответственно 60 %, Бельгии – 24 и соответственно 42 %.

Опыт стран Западной Европы показывает существенную роль транзитных логистических центров в формировании бюджета. Так, в Голландии деятельность транзитных логистических центров приносит 40 % дохода транспортного комплекса, во Франции – 31 %, в Германии – 25 %. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30 %. А всего общий оборот европейского рынка логистических услуг достигает более 600 млрд евро. Из них около 30 % логистических функций во всех отраслях экономики ежегодно передается логистическим компаниям. Их особенностью является активное использование аутсорсинга. Наиболее часто в аутсорсинг передавались такие логистические функции, как: складирование – 73,7 %; внешняя транспортировка – 68,4 %; оформление грузов/платежей – 61,4 %; внутренняя транспортировка – 56,1 %; консолидация грузов/дистрибуции – 40,4 %; прямая транспортировка – 38,6 %.

Сравнительно новой тенденцией в развитии логистических фирм в западноевропейских странах является формирование общеевропейской системы товародвижения, предусматривающей наличие нескольких опорных европейских центров логистики и взаимодействующих с ними региональных логистических транспортно-распределительных центров. Такое решение призвано «выпрямить» и ускорить продвижение товароматериальных потоков, обеспечить непрерывность процесса товародвижения. В основу такой стратегии была положена так называемая трансевропейская транспортная сеть (TEN).

В странах Европейского союза логистические центры – важный элемент экономического развития территорий. Они тесно взаимодействуют с государственными органами на национальном и муниципальном уровнях, частными инвесторами, финансовыми институтами. Обычной практикой стало получение центрами транспортной логистики государственной поддержки: в Дании – министерства окружающей среды, в Финляндии – штатного совета, в Латвии – парламента, в Польше – совета министров, министерства инфраструктуры.

Развитие европейского рынка логистических услуг находится в постоянном совершенствовании с целью более целесообразного перемещения грузопотока по территории Евросоюза, что дает возможность Республике Беларусь, имея определенные преимущества в географическом местоположении, активнее разрабатывать и внедрять логистические центры на своей территории.

Для реализации основных проектов транспортной отрасли необходимо, по мнению автора, две первостепенные задачи: 1) привлечь потоки транзитных грузов из стран Дальнего Востока и Азии (создать регулярную линию железнодорожных грузоперевозок между Китаем и странами-соседями, увеличить грузооборот из Казахстана); 2) создать логистические центры, предназначенные для грузов из стран Европы, СНГ, Азии и Дальнего Востока, в основных транзитных узлах Республики Беларусь.

БДЭУ. Беларускі дзяржаўны эканамічны ўніверсітэт. Бібліятэка.

БГУ. Белорусский государственный экономический университет. Библиотека.°

BSEU. Belarus State Economic University. Library.

<http://www.bseu.by> elibrary.bseu.by